

# Programa do Gabarito de Navegação da Ponte de Bayonne

## RESUMO DO PROJETO E BOLETIM INFORMATIVO

### Introdução

Uma Proposta Preliminar de Avaliação Ambiental (*Environmental Assessment, EA*) foi elaborada para avaliar os potenciais impactos do Programa do Gabarito de Navegação da Ponte de Bayonne (*Bayonne Bridge Navigational Clearance Program, BBNCP*). Um Aviso de Disponibilidade (*NOA, Notice of Availability*) foi publicado no Registro Federal (*Federal Register*) no dia 04 de janeiro de 2013 anunciando a disponibilidade da EA para revisão pública. Uma nova versão do Aviso de Disponibilidade foi publicado no Registro Federal no dia 25 de janeiro de 2013 para ampliar o período de comentários e anunciar uma reunião pública adicional (mias informação ao final de esse documento). Um resumo da proposta preliminar e de sua análise é fornecido a seguir. Instruções para acessar a Proposta Preliminar de Avaliação Ambiental (EA) completa são encontradas no final deste documento.

### Propósito e Necessidade

A Autoridade Portuária de Nova York e Nova Jersey (*Port Authority of New York and New Jersey, PANYNJ*) propõe reconstruir a rodovia da Ponte de Bayonne para aumentar a sua altura livre para a navegação, melhorar as características de tráfego e design que não cumprem as normas, e melhorar a estabilidade sísmica. O projeto colocaria a ponte em conformidade com modernos padrões de rodovias e de projetos estruturais e preservaria a eficiência econômica de longo prazo e a sustentabilidade do Porto de Nova York e Nova Jersey. Para avaliar os potenciais impactos do projeto, uma Avaliação Ambiental (EA) foi elaborada em conformidade com a Lei da Política Nacional do Meio Ambiente (*National Environmental Policy Act, NEPA*). Como este projeto envolve uma ponte sobre águas navegáveis dos Estados Unidos, a Guarda Costeira dos EEUU (*U.S. Coast Guard, USCG*) atua como principal agência federal para a revisão da NEPA.

A Ponte de Bayonne conecta Staten Island, Nova York e Bayonne, Nova Jersey cruzando o Kill Van Kull, canal de acesso de navios ao Porto de Nova York e Nova Jersey muito freqüentado. Ela foi construída em 1931 e é anterior a muitos padrões modernos de tráfego e desenho. O projeto atualizaria a rodovia da ponte aos padrões modernos, permitindo-lhe sustentar uma importante parte da infra-estrutura de transporte da região, consistente com a responsabilidade da PANYNJ de manter os meios de transporte interestadual na área metropolitana de Nova York /Nova Jersey. Além disso, como há uma tendência dos transportadores de usar navios maiores e mais eficientes (uma tendência que se espera continuar com a inauguração do Canal do Panamá expandido), o projeto aumentaria a altura livre de navegação da ponte para adaptar-se a essas mudanças na indústria de navegação e garantir a vitalidade e eficiência a longo prazo do Porto de Nova York e Nova Jersey. O projeto resultaria, a longo prazo, num benefício do Desenvolvimento Econômico Nacional (NED) de mais de 3 bilhões de dólares e em até 169 milhões de dólares de benefícios líquidos anuais do NED.

### Alternativas de Projeto

Proposta Preliminar da Avaliação Ambiental considera duas alternativas: a Alternativa Não Construir (*No Build Alternative*) e a Alternativa Elevar a Rodovia (*Raise the Roadway Alternative*), discutidas adiante. Estudos prévios elaborados em conexão com o projeto concluíram que outras alternativas não são prudentes devido aos seus riscos de construção, aos impactos ambientais e aos custos, em comparação com o projeto proposto. As alternativas que foram consideradas mas descartadas incluíam

métodos alternativos para elevar a rodovia da Ponte de Bayonne, permitindo a passagem de navios de maior porte; a substituição da ponte por uma nova, por um túnel, ou por serviços de ferry-boat.

### Alternativa Não Construir

A Alternativa Não construir implicaria a continuidade do funcionamento da ponte existente com uma altura livre para navegação de 151 pés (aprox. 46 metros) acima do nível da preamar-média (*Mean High Water - MHW*). A Alternativa Não Construir serve como linha de base a partir da qual são avaliados os potenciais benefícios e impactos da Alternativa Elevação da Rodovia.

### Elevação da Rodovia

A Alternativa Elevação da Rodovia implicaria a reconstrução da rodovia da Ponte de Bayonne dentro de seu atual arco de suporte e incluiria os seguintes elementos:

#### > Aumentar a altura livre para a navegação para 215 pés (aprox. 65 metros) acima do nível preamar-média



Hoje

O futuro

- > A atual largura do canal de 800 pés (aprox. 244 metros) através do Kill van Kull seria mantida.
- > A largura da principal rodovia da ponte aumentaria de cerca de 40 pés (aprox. 12 metros) a 70 pés (aprox. 21 metros). O tabuleiro da ponte consistiria de quatro faixas de tráfego de 12 pés de largura (aprox. 3,6 metros) cada uma (duas faixas em cada sentido), um canteiro central de 6'-8" (aprox. 2 metros) com uma barreira, acostamentos de 4'-9" (aprox. 1,3 metros), e uma barreira de segurança na parte externa da rodovia.

# Programa do Gabarito de Navegação da Ponte de Bayonne

## RESUMO DO PROJETO E FICHA INFORMATIVA

- > Uma via de 12 pés (aprox. 3,6 metros) de largura, de uso compartilhado (de pedestres e ciclistas) seria colocada ao longo do lado leste da estrutura, no exterior do arco. A largura total do tabuleiro da ponte, incluindo a via compartilhada e a estrutura em arco, seria de aproximadamente 99 pés (aprox. 30 metros). A via de uso compartilhado seria contínua ao longo da ponte num comprimento de cerca de 7.000 pés (aprox. 2134 metros). Rampas em ambas as extremidades dariam acesso à via de uso compartilhado, substituindo as escadas atualmente utilizadas para chegar até a faixa de pedestres em Bayonne.
- > O projeto aumentaria o grau dos vãos de acesso a uma inclinação de 4,85% em Nova Jersey e de 5,0% em Nova York, para encontrar-se com a plataforma mais alta da rodovia da ponte sobre o Kill van Kull. As rodovias de acesso seriam alargadas de 50 pés (aprox. 15 metros) a 90 pés (aprox. 27 metros) para permitir a atualização para os atuais padrões de projetos de rodovias. Faixas de aceleração e desaceleração seriam localizadas nas chegadas a Bayonne e Staten Island, criando assim uma largura máxima total de aproximadamente 115 pés (aprox. 35 metros).
- > Os atuais pilares da rodovia de acesso seriam demolidos e outros seriam construídos para sustentar a nova rodovia de acesso numa elevação maior.
- > O desenho da ponte não impediria o futuro serviço de trânsito na ponte.

### Análise Ambiental

No geral, os resultados encontrados pela Proposta Preliminar de Avaliação Ambiental mostram que o projeto não resultaria em efeitos adversos significativos, com exceção de um efeito adverso sobre a histórica ponte de Bayonne, que é apto para ser incluído no Registro Nacional de Locais Históricos (*National Register of Historic Places*, NR). O resumo ambiental inclui:

**USO DO SOLO E CONDIÇÕES SOCIAIS** - Em sua maior parte, os atuais usos do solo não seriam afetados, com exceção da remoção de várias ocupações e da utilização da propriedade da PANYNJ (ver discussão abaixo). Nenhuma aquisição de propriedade permanente é requerida para este projeto.

**CONDIÇÕES ECONÔMICAS** - Várias ocupações na propriedade da PANYNJ seriam removidas, mas em geral as condições econômicas na área deste projeto não seriam afetadas adversamente. Devido ao alargamento da rodovia, seriam expandidos alguns direitos de uso do espaço aéreo sobre as ruas de Nova York.

**RECURSOS NATURAIS** - Um sistema de tratamento de águas pluviais seria implementado, melhorando as condições existentes e proporcionando desse modo um benefício para a qualidade da água. Nenhum trabalho dentro d'água seria requerido, com exceção de um escoadouro de águas pluviais no Kill Van Kull desde a costa de Nova Jersey. O cano de escoamento se estenderia através de um pântano de jurisdição federal, resultando numa perturbação menor

do mesmo. Um pântano de jurisdição federal de 1,93 acres (0,78 hectares) numa potencial área de preparação da construção pode ser afetado durante a construção (ver "Efeitos de Construção" abaixo).

**RECURSOS CULTURAIS E HISTÓRICOS** - Um efeito adverso para a Ponte de Bayonne que é apto para ser incluído no NR, resultaria da remoção e reposição de características históricas da ponte. A mitigação desse efeito seria realizada através da consulta aos Escritórios de Preservação Histórica do Estado de Nova Jersey (*New York and New Jersey State Historic Preservation Offices*) e aos grupos consultores designados, e ser executada a través de um Memorando de Acordo (*Memorandum of Agreement*, MOA) conforme a Seção 106 da Lei de Preservação Histórica Nacional (*National Historic Preservation Act*).

**ESPAÇOS VERDES E RECURSOS RECREATIVOS** - Em Bayonne, o Playground Al Slootsky e dois campos de baseball -ambos localizados em áreas de propriedade da PANYNJ- seriam deslocados. A PANYNJ está trabalhando com a Cidade de Bayonne a respeito desses deslocamentos.

**RECURSOS VISUAIS E ESTÉTICOS** - A aparência visual da ponte se transformaria devido à elevação aumentada da rodovia e dos acessos, mas não resultaria em efeitos visuais adversos. O arco da Ponte de Bayonne seria mantido e preservado.

**TRANSPORTE** - Seriam mantidas duas faixas de tráfego em cada sentido, mas as características do tráfego na ponte seriam atualizadas por meio de pistas de 12 pés (aprox. 3,6 metros) de largura, acostamentos, e um canteiro central de 6 pés e 8 polegadas (aprox. 2 metros), melhorando a segurança no trânsito da rodovia. Também seria proporcionada uma via melhorada e ampliada, de 12 pés, (aprox. 3,6 metros) para uso compartilhado de pedestres e ciclistas, aumentando a segurança dos pedestres. A atual rota de ônibus MTA S89 sobre a ponte não seria afetada, e o design da ponte não impediria o serviço de trânsito futuro na mesma. O projeto aumentaria a altura livre do canal navegável, permitindo o movimento de navios de maior porte sob a Ponte de Bayonne, mas em menor quantidade. O projeto não resultaria em impactos negativos sobre o transporte marítimo, e o menor número de navios operando através do Kill Van Kull teria um impacto benéfico.

**QUALIDADE DO AR** - Não se espera nenhuma mudança significativa na qualidade do ar devido às fontes móveis (tráfego). Dois geradores de emergência (um em cada lado da ponte) seriam instalados em nova construção nos contrafortes da ponte para suprir energia de backup para sistemas essenciais (como hidrantes para incêndio, iluminação da rodovia, câmeras, e equipamento de pedágio) para o caso de interrupção de energia. O impacto na qualidade do ar devido aos geradores seria insignificante. O projeto resultaria em benefício regional para a qualidade do ar devido à redução das emissões dos navios no porto.

# Programa do Gabarito de Navegação da Ponte de Bayonne

## RESUMO DO PROJETO E FICHA INFORMATIVA

### **MUDANÇA CLIMÁTICA E EMISSÃO DE GÁS DE EFEITO ESTUFA** -

Espera-se que o projeto resulte numa redução líquida da emissão do Gás de Efeito Estufa (GHG, em inglês) devido à melhor eficiência de navios de maior porte. No geral, o projeto não resultará em impactos adversos na energia ou mudança climática.

**RUÍDO** - As alterações na elevação e alinhamento da rodovia da ponte resultariam em aumentos dos níveis de ruído Leq (1) de 0 a cerca de 1,5 dBA. Consequentemente, os níveis de ruído no futuro com o projeto seriam semelhantes aos níveis de ruído no futuro sem o projeto. Comparando os níveis de ruído Leq (1), com e sem o projeto, a alteração dos níveis de ruído em qualquer local receptor seria inferior a 2 dBA, uma mudança imperceptível. Mudanças dessa magnitude não resultariam em nenhum impacto significativo.

**MATERIAIS PERIGOSOS & CONTAMINADOS** - Com observância das leis e regulamentos aplicáveis, não haveria impactos sobre materiais perigosos e contaminados. Após a construção do projeto, não haveria nenhum significativo potencial de exposição à contaminação do subsolo.

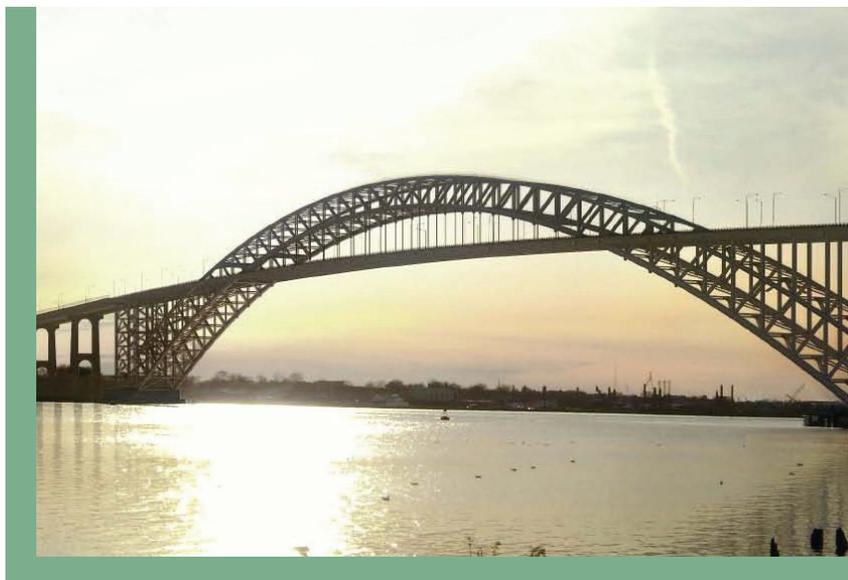
### **EFEITOS DE CONSTRUÇÃO:**

- > O período de construção deverá durar cerca de 45 meses. A ponte permaneceria aberta o maior tempo possível, mas a rodovia seria reduzida a uma faixa de trânsito em cada sentido durante a maior parte do período de construção. Ocorreria o fechamento da ponte durante a noite para permitir o trabalho na rodovia e estimam-se 8 fechamentos completos da ponte durante os fins de semana por ano. Seria providenciada uma ampla notificação e sinalização para alertar os motoristas. Ocorreriam alguns fechamentos temporários de ruas e rampas locais. Os acessos emergenciais de veículos seriam mantidos em todos os momentos.
- > Nenhuma obra dentro d'água seria necessária, com exceção de um escoadouro de águas pluviais da costa de Nova Jersey ao Kill Van Kull. Uma área pantanosa de jurisdição federal de 1,93 acres (aprox. 0,78 hectares) poderia ser afetada numa potencial área de preparação da construção. Atividades de construção estariam de acordo com todas as licenças e regulamentos aplicáveis. O projeto também cumpriria com o Plano de Prevenção da Poluição de Águas Pluviais (*Stormwater Pollution Prevention Plan, SWPPP*) e o Plano de Controle de Erosão e Sedimento (*Erosion and Sediment Control Plan, ESC*) para evitar erosão e impactos na qualidade da água.
- > Qualquer remoção de árvores ou perturbação do habitat seria realizada de acordo com todas as normas aplicáveis e requisitos.
- > Um Plano de Proteção da Construção seria preparado para evitar efeitos adversos a quaisquer recursos históricos na área do projeto.

- > Os empreiteiros estariam sujeitos a requisitos de equipamentos para minimizar as emissões.
- > Controles de ruído seriam implementados na medida do possível para minimizar potenciais impactos durante a construção. O ruído seria monitorado durante a construção para garantir sua conformidade e um sistema de comunicação seria estabelecido para permitir que o público compartilhe suas preocupações.
- > Um Plano de Saúde e Segurança da Construção (*Construction Health and Safety Plan, CHASP*) seria implementado para garantir o tratamento adequado e descarte de materiais potencialmente perigosos ou contaminados.

**GESTÃO DA ZONA COSTEIRA** - O projeto está localizado em uma área costeira regulamentada e condiz com todas as políticas da Cidade de Nova York, Estado de Nova York e Nova Jersey referentes às zonas costeiras.

**JUSTIÇA AMBIENTAL** - A Ordem Executiva 12898 exige que toda agência federal incorpore a justiça ambiental como parte de sua missão, identificando e abordando quaisquer efeitos desproporcionalmente elevados e adversos à saúde humana e ambiental de seus programas, políticas ou atividades, sobre minorias ou populações de baixa renda. As minorias e populações de baixa



renda localizadas nas proximidades da área do projeto foram identificadas utilizando dados recolhidos através do Censo 2010 e da Pesquisa de Comunidades Americanas 2006-2010 (*2006-2010 American Community Survey*), realizados pelo Gabinete de Censos dos Estados Unidos) (U.S. Census Bureau). Tal como discutido na Proposta Preliminar de Avaliação Ambiental, o projeto não resultaria em impactos negativos significativos além do impacto de longo prazo sobre a histórica Ponte de Bayonne, que será abordado no Memorando de Acordo (MOA, em inglês), em conformidade com a Seção 106 da Lei de Preservação Histórica Nacional (*National Historic Preservation Act*), que incluiria medidas para minimizar os danos.

# Programa do Gabarito de Navegação da Ponte de Bayonne

## RESUMO DO PROJETO E FICHA INFORMATIVA

Impactos potenciais associados com mudanças na ponte não seriam desproporcionalmente suportados pelas populações de baixa renda e de minorias que vivem perto da mesma. Embora alguns efeitos adversos pontuais ocorreriam na área de estudo durante a fase de construção do projeto, os mesmos seriam temporários e acabariam assim que a construção fosse concluída. Efeitos do tráfego de construção são limitados em área e duração e não afetariam desproporcionalmente o caráter do bairro ou do comércio. As emissões atmosféricas não seriam adversas uma vez que cumpririam com os Padrões Nacionais de Qualidade do Ambiente do Ar (*National Ambient Air Quality Standards*, NAAQS) da Lei do Ar Limpo (*Clean Air Act*), que estabelece normas para proteger as populações mais sensíveis. O projeto não resultaria em impactos adversos em termos do ruído e uma série de medidas seriam implementadas para reduzir os impactos potenciais do ruído e para permitir que a população comunique suas preocupações. Além disso, quaisquer materiais perigosos seriam adequadamente geridos. Portanto, o projeto não resultaria em efeitos desproporcionalmente altos e adversos nas minorias ou populações de baixa renda. A Guarda Costeira tem se reunido e continuará a reunir-se com grupos minoritários e de baixa renda para atender suas preocupações.

**EFEITOS INDIRETOS E CUMULATIVOS** - O projeto não foi concebido para resultar em qualquer efeito indireto ou cumulativo. Uma Análise da Demanda Induzida (*Induced Demand Analysis*) foi preparada para observar o potencial do projeto para induzir o crescimento do Porto de Nova York e Nova Jersey por resultar indiretamente em economia de custos para os transportadores ao permitir a passagem de navios maiores e mais eficientes. A análise revelou que o potencial de crescimento induzido resultaria em cerca de cinco viagens de caminhão adicionais por hora (ou uma ou duas viagens de caminhão de cada terminal portuário a oeste da Ponte de Bayonne), tendo efeitos insignificantes sobre o tráfego, a qualidade do ar e o ruído.

### **Abrangência Comunitária**

Um abrangente plano de divulgação ao público será desenvolvido, mantendo a comunidade envolvida durante toda a duração do projeto. Reuniões públicas sobre a EA serão realizadas dias 5, 7 e 13 de fevereiro de 2013 (ver abaixo). Além disso, a Guarda Costeira (USCG) continuará a realizar reuniões com as comunidades de Justiça Ambiental para avaliar e atender suas preocupações. A PANYNJ também mantém uma página web do projeto ([www.panynj.gov/bayonnebridge](http://www.panynj.gov/bayonnebridge)), e disponibilizará escritórios de informação para a comunidade durante o período de construção. Além disso, há uma lista de *mailing* do projeto que inclui as partes interessadas, e a divulgação na mídia será realizada quando necessário.



O público pode apresentar observações escritas sobre a Proposta Preliminar de Avaliação Ambiental até 5 de março de 2013 ou fazer comentários orais em qualquer uma das três reuniões públicas que serão realizadas nos dias:

- > **5 de fevereiro de 2013:** 4-6 PM e 7-9 PM, Auditório da Bayonne High School, 669 Avenue A, Bayonne, NJ 07002
- > **7 de fevereiro de 2013:** 4-6 PM e 7-9 PM, Salão Principal (*Great Hall*), Snug Harbor, 1000 Richmond Terrace, Staten Island, NY 10301
- > **13 de fevereiro de 2013:** 4-6 PM e 7-9 PM, Edifício de Segurança Pública LeRoy Smith (LeRoy Smith Public Safety Building), 60 Nelson Place, Sala de Conferência do 14º andar, NJ 07102<sup>1</sup>

Para maiores instruções sobre como enviar comentários sobre o Proposta de Avaliação Ambiental consulte o Aviso de Disponibilidade no <http://www.gpo.gov/fdsys/pkg/FR-2013-01-04/pdf/2012-31650.pdf> ou nos locais de coleta listados abaixo. Todos os comentários recebidos durante o período de consulta pública serão analisados e considerados.

Para revisar a Proposta de Avaliação Ambiental completa, favor acessar <http://www.regulations.gov/#!docketDetail;D=USCG-2012-1091> ou qualquer um dos locais listados abaixo:

### **Escritório da Principal Agência Federal**

- > U.S. Coast Guard, One South Street, New York, NY 10004

### **Staten Island**

- > Port Richmond Library, 75 Bennett Street, Staten Island, New York, 10302
- > Staten Island Community Board 1, 1 Edgewater Plaza, Room 217, Staten Island, NY 10305
- > New York Assembly District 61, 853 Forest Avenue, Staten Island, NY 10301
- > Staten Island Borough Hall, 10 Richmond Terrace, Room 100, Staten Island, NY 10301
- > New York City Council District 49, 130 Stuyvesant Place, Staten Island, NY 10301
- > U.S. Coast Guard Sector New York, 212 Coast Guard Drive, Staten Island, NY 10305

### **Bayonne**

- > Bayonne Library, 697 Avenue C, Bayonne, NJ 07002
- > Bayonne City Hall, 630 Avenue C, Bayonne, NJ 07002
- > New Jersey Legislative District 31, 447 Broadway, Bayonne, NJ 07002

### **Outros**

- > Ironbound Community Corporation, 317 Elm Street, Newark, NJ 07105

<sup>1</sup> Tal como especificado no Aviso de Disponibilidade, as solicitações de intérpretes orais ou de língua de sinais durante as reuniões públicas devem ser apresentadas até 25 de janeiro de 2013 à USCG, entrando em contato com Christopher Bisignano no telefone (212) 668-7165 ou através do e-mail [Christopher.J.Bisignano@uscg.mil](mailto:Christopher.J.Bisignano@uscg.mil), antes do dia 25 de janeiro de 2013 para as reuniões do dia 5 e 7 de fevereiro e antes do dia 1 de fevereiro para a reunião do dia 13 de fevereiro de 2013.